SKRZYDŁA i MOTOR

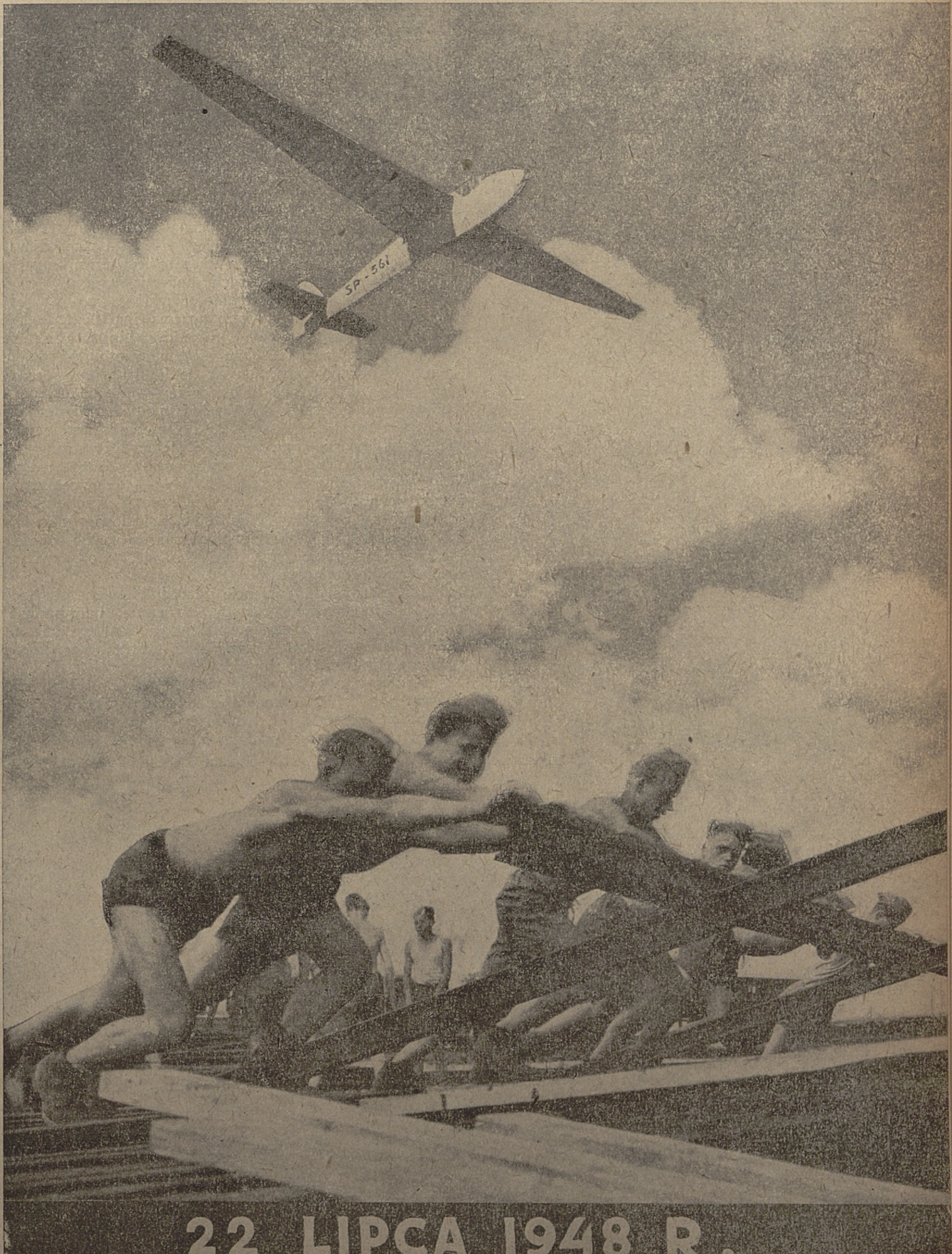
tygodnik młodzieży lotniczej

DWA NOWE REKORDY

(patrz str. 12)

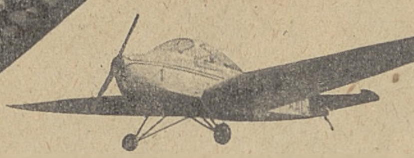
ROK III Nr 30 (110)

20 – 27 lipca 1948



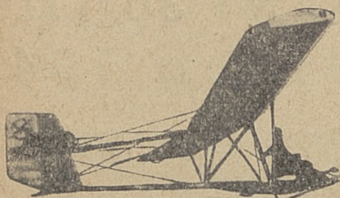
22 LIPCA 1948 R.





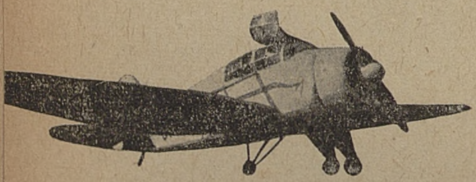


ARTYKUŁ PISANY NA STARCIE









Czy pomyślałeś kiedy, gdzie są pisane artykuły do Twego SiM-u? Przypuszczasz zapewne, że w cichym pokoju, przy biurku lub za stołem. Częściowo masz rację, ale tylko częściowo. Znaczną część reportaży pisze się leżąc w trawie lotniska, pod skrzydłem jakiegoś poczciwego „kukuruźniaka".

Jednak oprócz reportaży są także i artykuły, które lotnik winien pisać nie przy biurku a pod roześmianym niebem jakiegokolwiek z lotnisk czy szybowisk. Do rzędu takich zaliczam wstępny, w rocznicę ogłoszenia Manifestu PKWN, w Święto niepodległości.

Zapytujecie dlaczego? Wydaje się Wam, że właśnie w tym celu należy usiąść za biurkiem i przeczytać uprzednio kilka grubych i mądrych ksiąg.

Macie tylko częściowo rację, Koledzy. Lipcowy Manifest PKWN — pierwszy program prac pierwszego polskiego rządu ludowego — wyrósł z doświadczeń i wieloletnich walk ludu polskiego o wyzwolenie, i oczywiście trzeba uczyć się historii naszego narodu, by zrozumieć proste prawdy: Po pierwsze — że nasza niepodległość w przeszłości nie mogła być trwałą, bo ludzie rządzący naszym krajem prowadzili politykę sprzeczną z interesami Polski. Po drugie — że nasza niepodległość w teraźniejszości jest *trwałą*, bo spoczywa w rękach ludu i opiera się o potężną pomoc Związku Radzieckiego oraz innych państw demokratycznych. To są przyczyny, dla których możemy nasze Święto Niepodległości obchodzić jako święto ogromnych osiągnięć. Można co prawda ująć nasze osiągnięcia w cyfry, ale cyfry nie zawsze przemawiają bezpośrednio.

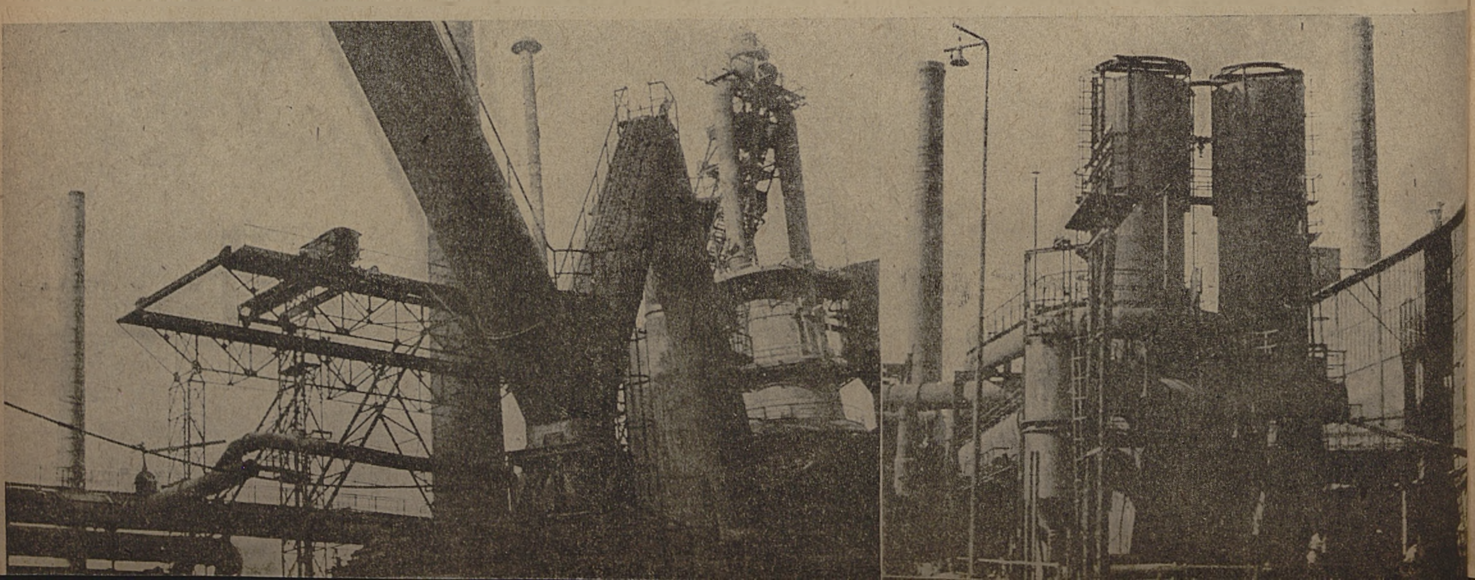
Ja wolę pisać wstępny o rocznicy Manifestu siedząc na starcie Żaru. Pode mną w mgiełce patrzy drugim niebem jezioro. W dół biegną szyny i nasyp wyciągu. Karawana zaczepionych do linki szybowców wędruje przez lotnisko pod górę. Przy szybowcach i na starcie — młodzi chłopcy, junacy „Służby Polsce" i grupa treningowców — starych i młodych asów szybownictwa. Nad szczytem w górze dwa „Sępy" wypisują po niebie skrzydłami pieśń lotu. Przede mną, nade mną i wokół mnie otwarta i piękna leży stronica Manifestu.

A jeśli spojrzę ku północy? Widzę drugą, jedną z najważniejszych kart, której wypisywanie rozpoczął PKWN — dymiące kominy roboczego Śląska, wieżyczki kopalń, które są własnością narodu, i żółto-zieloną szachownicę pól, które są własnością chłopa. W dali sina, zamglona perspektywa horyzontu, który stąd z wysokości Żaru i lotu szybowca zda się sięgać do szerokiego, polskiego Bałtyku i zachodnich granic na Odrze i Nysie. To wszystko, ten cały krajobraz, to dzieło rządu ludowego.

Na mocnym fundamencie unarodowionych fabryk, chłopskiej ziemi i rządów ludu, na fundamencie pomocy, udzielonej nam przez Związek Radziecki, zbudowaliśmy i budujemy naszą gospodarkę, budujemy i nasze lotnictwo. Bezpłatne latanie, dostępne każdemu, nasza polska, równa, niewyboista droga do lotnictwa, to urzeczywistniony program PKWN-u.

Każdy z nas, komu drogie jest lotnictwo, kto chce je budować i stać się jednym z ludzi powietrza, musi o tym pamiętać.

Sądzę że teraz już rozumiecie, dlaczego artykuł w rocznicę Lipcowego Manifestu najłatwiej mi było pisać na starcie. *(prz.)*



W CZTEROLECIE

Poważne „Peszki", mrukliwe „Iły", zwinne „Jaki" otworzą zapewne długi pochód maszyn wojskowych w defiladzie 22 lipca. Za nimi polecą „cywile": wesołe kukuruźniaki, niedobitki piperów z demobilu, szerokoskrzydłe „Szpaki" dwu i trójkołowe, za nimi „Żaki", całą brać przegoni „Junak" (a może już i brat jego „Zuch" będzie gotów do tego czasu?). Na holu lecieć będą „Sępy", „ABC", „Mucha"...

Zaroi się na naszym niebie. Będzie co oglądać!

22 lipca 1948 roku, w dzień Święta Niepodległości mamy się czym pochwalić, mamy się z czego cieszyć,

Pamiętasz 22 lipca 1944 roku. Zaledwie cztery lata temu — a jak to było inaczej. „Peszki", „Iły", „Jaki" wielkiej armii wyzwolenia — Armii Radzieckiej i walczącej u jej boku Armii Polskiej, nie na defiladzie a w boju pokazywały swą potęgę. Na tych „Peszkach", na „Iłach", na „Jakach" siedzieli tacy sami młodzi ludzie jak i dziś. Jedni z żyznych nizin rosyjskich, inni z szerokich stepów Ukrainy, jeszcze inni — synowie wielkiej Azji — a wśród tysięcy były i dziesiątki Twoich braci z nad Wisły. W ten upalny lipcowy dzień wszyscy oni i ich koledzy z piechoty, artylerii, łączności walczyli nie żałując znoju ni krwi. Przed nimi hordy hitlerowskie, przemoc, gwałt i bezprawie okupacji niemieckiej. Za nimi nowe życie radośnie powstające ze zgliszcz i ruin, by zwyciężyć.

Na wyzwolonej ziemi polskiej, w Lublinie Krajowa Rada Narodowa powołała do życia Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego — pierwszy nasz Rząd Ludowy. Dzienniki i radio rozniosły w świat słowa Manifestu — zbudujemy Polskę wolną, Polskę, w której ziemia należeć będzie do chłopów, fabryki do robotników, w której każdy będzie miał możność nauki i pracy dla dobra narodu.

Dziś, w przeddzień 22 lipca 1948 roku widzimy, że prawdę mówił Manifest. Powstała Polska wolna, silna pracą swych ludzi i mądrą polityką Rządu, bogata w niezmierzone pokłady kopalin, w nowe zasoby na Ziemiach Odzyskanych, w żyzne przestrzenie pól, w potężne porty i rozległy przestwór mórz, w dymiące kominami mrowiska fabryk — wszystko to we władaniu narodu, a w pierwszym rzędzie bezpieczna dzięki sojuszom z potężnym Związkiem Radzieckim i krajami demokracji ludowej.

Wyniki naszej pracy są doniosłe. Świadomość, że pracujemy u siebie i dla siebie potroiła wysiłki społeczeństwa. Zrobiliśmy olbrzymi krok w kierunku urzeczywistnienia Trzyletniego Planu Gospodarczego — a tym samym podniesienia stopy życiowej szerokich mas ludowych.

O wynikach tej pracy najlepiej świadczy fakt, że już z końcem czerwca dzienniki przyniosły meldunki dyrektorów zjednoczeń przemysłowych o wykonaniu i nawet przekroczeniu planu gospodarczego, zakreślonego na pierwsze półrocze 1948 roku w podstawowych gałęziach naszego przemysłu.

Rośnie więc siła i bogactwo narodu. Osiągnięć tych nie można jednak rozpatrywać w oderwaniu od naszych stosunków z innymi narodami. Pamiętamy bowiem, że gdy cztery lata temu przystąpiliśmy do pracy, stanęliśmy wobec zagadnień nie do rozwiązania — brak surowców, brak maszyn, brak żywności. Państwo, dzięki któremu osiągnęliśmy wolność, wyciągnęło ku nam również przyjazną dłoń pomocy w odbudowie. Związek Radziecki pomógł nam surowcem, maszynami, zbożem, pomógł nam jak sojusznik sojusznikowi, nie żądając w zamian żadnych ustępstw ani koncesji.

Dziś, po czterech latach doświadczeń naszej przyjaźni ze Związkiem Radzieckim, widzimy jak słuszną jest ta nasza polityka, gwarantująca trwałość niepodległości i rozwój gospodarczy Polski. Odbija się to jaskrawo od sytuacji tych krajów Europy Zachodniej, które orientują się na tak zwaną „marshallowską" pomoc Ameryki, co doprowadziło do utraty ich niezależności oraz do zupełnej katastrofy gospodarczej i nędzy ludzi pracy.

Sojusz krajów demokracji ludowej i Związku Radzieckiego postawił również granicę zapędom bankierów amerykańskich, którzy nie zawahają się podsycać drapieżności militarystów niemieckich, budując odrębne, zaborcze państwo Niemiec Zachodnich. I znów najwłaściwsza odpowiedź, to uchwała Konferencji Warszawskiej ośmiu państw pokojowych ze Związkiem Radzieckim na czele, które twardo stanęły na gruncie nienaruszalności polskich granic na Odrze i Nysie oraz przedstawiły projekt zdemokratyzowania Niemiec. Sojusz ze Związkiem Radzieckim i krajami demokracji ludowej łączy więc Polskę w potężną rodzinę narodów, pracujących dla postępu i dobra ludzkości.

Dziś uświadomiło sobie społeczeństwo polskie, że do dalszego rozwoju naszego kraju prowadzi tylko droga demokracji ludowej. Stąd zbliżenie partii politycznych i bliska jedność obu partii robotniczych, stąd zjednoczenie młodzieży polskiej. Wzmoże to ogromnie nasze siły.

Z radością więc popatrzymy na „Peszki", „Iły", „Jaki" — starych druhów bojowych. Z dumą spójrzmy na rosnące nasze młode lotnictwo, defilujące w czwartą rocznicę odzyskania niepodległości. Rośniemy i rozwijamy się budując wespół z naszymi przyjaciółmi gmach dobrobytu, pokoju i bezpieczeństwa. *(ur)*

CZTERY LATA ODBUDOWY LOTNICTWA

1944

21 lipca — Powstanie Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego w Lublinie.

1 sierpnia — Utworzenie Wydziału Lotniczego przy PKWN.

Październik — Zorganizowanie grupy konstruktorskiej LWD w Lublinie.

1945

15 lutego — Przeniesienie LWD z Lublina do Łodzi.

Marzec — Otwarcie Centralnego Lotniska Okęcie w Warszawie.

Kwiecień — Polskie Linie Lotnicze „Lot" rozpoczynają pracę. Wznawia działalność Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

Maj — Odbywają się pierwsze loty szybowcowe w Fordonie i na Żarze.

Czerwiec — Wychodzi pierwszy po wojnie numer miesięcznika „Skrzydlata Polska".

Czerwiec — lipiec — Odbywa się pierwszy unifikacyjny kurs instruktorów szybowcowych w Fordonie.

Lipiec — Wznawia działalność Instytut Techniczny Lotnictwa w Warszawie.

1 września — Pierwsze w oswobodzonej Polsce Święto Lotnictwa na lotnisku „Mokotów" w Warszawie.

10 października — Wznawia swą działalność Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

10 listopada — Oblatanie pierwszego prototypu LWD „Szpak-2" na lotnisku Lublinek w Łodzi.

1946

Styczeń — Oblatanie samolotu szkolno-łącznikowego PZL „S-1"

Marzec — Powstanie Instytutu Szybownictwa w Bielsku.

6 maja — Otwarcie Cywilnej Szkoły Pilotów i Mechaników w Ligotce Dolnej.

9 maja — Otwarcie linii komunikacyjnej Warszawa — Berlin.

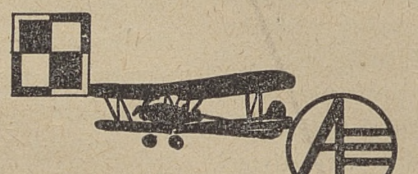
Czerwiec — Lotnictwo wojskowe przekazuje 100 samolotów „Po-2" aeroklubom.

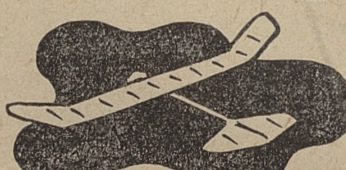
9 — 10 czerwca — Pierwsze po wojnie Ogólnopolskie Zawody Modelarskie na lotnisku Mokotów w Warszawie.



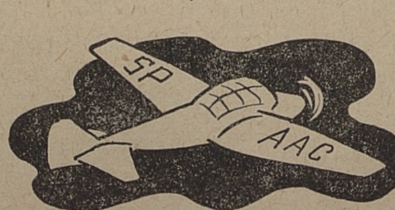














16 czerwca — Ukazuje się pierwszy numer tygodnika „Skrzydła i Motor".

4 lipca — Otwarcie linii komunikacyjnej Warszawa — Paryż.

9 lipca — Otwarcie linii komunikacyjnej Warszawa — Sztokholm.

26 lipca — Zebranie konstytucyjne Ligi Lotniczej.

7 sierpnia — Otwarcie linii komunikacyjnej Warszawa — Praga.

26 — 27 sierpnia — Pierwsze po wojnie (ósme ogólnie) Krajowe Zawody Lotnicze w Bielsku.

23 grudnia — Oblatanie samolotu „Szpak-3".

1947

18 stycznia — Nadeszło do Słupska 130 „Piper'ów" zakupionych z demobilu amerykańskiego dla aeroklubów.

Marzec — Oblatanie samolotu „Żak-1".

30 marca — W czasie akcji powodziowej kpt. Litwiński skacze ze spadochronem z wysokości 120 metrów (rekord Polski) w celu niesienia pomocy ofiarom powodzi.

2 czerwca — Polski rekord wysokości dla szybowców dwumiejscowych (2 320 m) — pilot Adam Zientek.

3 czerwca — Oblatywanie szybowca wyczynowego IS-1 „Sęp".

14 czerwca — Polski rekord wysokości dla szybowców jednomiejscowych (3 660 m) — Jan Jasiński.

23 — 25 czerwca — II Ogólnopolskie Zawody Modelarskie w Kobylnicy.

Lipiec—Oblatanie szybowca szkolnego IS-3 „ABC" na lotnisku Aleksandrowice.

1 — 8 sierpnia — Polski zespół szybowcowy bierze udział w zawodach w Samedan (Szwajcaria). Pilot Adam Zientek zdobywa pierwsze miejsce w konkurencji szybkości.

21 sierpnia — Rada Ministrów zatwierdza statut Ligi Lotniczej.

12 — 15 września — Udział polskiej grupy modelarzy w zawodach w Nivelles (Belgia).

26 — 28 *września* — Pierwsze Okręgowe Zawody Szybowcowe Juniorów.

Październik — Polski rekord szybkości modelu na uwięzi (107 km/godz) — model Felicjana Gadomskiego.

10 października — Instytut Prawa Lotniczego przy Uniwersytecie Warszawskim rozpoczął wykłady.

12 — 19 października — Pierwszy Tydzień Ligi Lotniczej.

Grudzień — Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej nawiązuje oficjalny kontakt z FAI (Fédération Aéronautique Internationale) w Paryżu.

1948

Styczeń — Oblatanie prototypu LWD „Żak-2".

22 lutego — Oblatanie prototypu LWD „Junak".

25 lutego — Zostaje zorganizowana P. O. „Służba Polsce" i Samodzielny Wydział Lotniczy tejże organizacji.

Kwiecień — Kurs unifikacyjny instruktorów szybowcowych P.O. „Służba Polsce" w Fordonie.

1 kwietnia — Adam Zientek utrzymuje się w powietrzu przez 18 godzin 23 minuty na szybowcu IS-1 „Sęp".

6 kwietnia — Polski rekord długotrwałości lotu na szybowcu dwumiejscowym — 11 godzin 54 minuty — pilot Edward Adamski.

24 kwietnia — Oblatywanie prototypu IS-2 „Mucha".

25 kwietnia — Luiza Degler ustala nowy rekord szybkości dla modeli na uwięzi 109,2 km/godz.

29 maja — Otwarcie linii komunikacyjnej Warszawa — Bukareszt.

31 maja — Drugi Tydzień Ligi Lotniczej.

8 — 20 czerwca — Krajowe Zawody Szybowcowe z udziałem zespołu czechosłowackiego na szybowisku Żar. (I — Zientek; II — Kasprzyk; III — Adamski).

27 — 30 czerwca — Trzecie po wojnie (ogólnie XIII) Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających w Katowicach (najlepszy zawodnik — *Władysław Niestoj* — Kielce).

O CZYM MŁODY LOTNIK WIEDZIEĆ POWINIEN

CO TO JEST ZWIĄZEK MŁODZIEŻY POLSKIEJ?

W chwili gdy pismo nasze znajdzie się w Twoim — Czytelniku — ręku, trwa we Wrocławiu Kongres zjednoczeniowy organizacji młodzieżowych.

Przewodniczący Centralnego Komitetu Jedności Młodzieży, gen. Janusz Zarzycki w wywiadzie na temat dróg rozwojowych młodzieży polskiej powiedział między innymi:

„— Podstawę do zjednoczenia organizacyjnego, ideowo-wychowawczych organizacji młodzieżowych stworzyła świadomość wspólnych celów i wspólnej drogi ich realizacji, tak u młodzieży robotniczej jak i młodzieży pochodzącej z szeregów inteligencji pracującej. Ustrój demokracji ludowej stworzył dla tej młodzieży jednakowe możliwości rozwoju i awansu społecznego.

— Związek Młodzieży Polskiej będzie miał przede wszystkim wielkie zadania wychowawcze. Najogólniej możnaby zadania ZMP określić tak: wychować nowego człowieka dla nowego ustroju, który budujemy — dla ustroju bez wyzysku człowieka przez człowieka i jednocześnie w pełni włączyć młodzież do zadań odbudowy kraju, podniesienia narodu na wyższy poziom gospodarczy, kulturalny i moralny. Związek Młodzieży Polskiej będzie rozwijał i ulepszał istniejące obecnie młodzieżowe współzawodnictwo pracy w przemyśle i na roli. ZMP będzie popierał i rozwijał inicjatywę młodzieży wiejskiej w kierunku budowania postępowych, spółdzielczych form produkcji na roli. Zjednoczona organizacja będzie kierownikiem ideologicznym Powszechnej Organizacji „Służba Polsce" i podnosić będzie młodzież zorganizowaną w jej szeregach na wyższy poziom polityczny.

W zagadnieniach nauki ZMP prowadzić będzie akcję zmierzającą do tego, aby każdy członek organizacji był przodującym uczniem oraz ułatwiać będzie dostęp na wyższe uczelnie dla młodzieży robotniczej i niezamożnej młodzieży chłopskiej. Związek Młodzieży Polskiej będzie aktywnie uczestniczył w pracach Światowej Federacji Młodzieży Demokratycznej, przyczyniając się do rozwoju zdrowej, demokratycznej linii politycznej tej międzynarodowej organizacji młodzieży postępowej. W toku pracy wychowawczej ZMP będzie zapoznawać młodzież polską z zagadnieniami walki i pracy młodzieży innych krajów w duchu solidarności pracującej młodzieży demokratycznej całego świata w jej walce o wyzwolenie społeczne i narodowe.

ZMP będzie wychowywał młodzież polską w duchu braterstwa z bohaterską młodzieżą radziecką, w duchu przyjaźni z młodzieżą krajów demokracji ludowej, w duchu solidarności z młodzieżą wszystkich krajów, walczących przeciw zaborczemu imperializmowi o wolność i sprawiedliwy ustrój społeczny.

ZJEDNOCZONA ORGANIZACJA BĘDZIE MIAŁA W SPOŁECZEŃSTWIE POLSKIM, SZCZEGÓLNIE WŚRÓD MŁODZIEŻY, DUŻY AUTORYTET, JAKO JEDYNA REPREZENTANTKA INTERESÓW MŁODZIEŻY, CO UMOŻLIWI JEJ WYKONANIE TYCH WIELKICH ZADAŃ, JAKIE STAWIA PRZED NIĄ POLSKA LUDOWA".

Nastąpi nowy okres w życiu młodzieży. Zjednoczenie młodzieży jest faktem ogromnego znaczenia dla dalszego rozwoju kraju, dla jego przyszłości.

P. S. Koledze Karolowi powyższe do wiadomości, aby wiedział wreszcie, „jak to jest z tym zjednoczeniem młodzieży". *(Pl.)*



Samoloty ZSRR

8)

ANDRZEJ SAMEK

Związek Radziecki bardzo wcześnie przejawiał zainteresowania w budowie samolotów — olbrzymów. Dowodem tego był wybudowany w 1934 roku „Maksym Gorkij“ (rozpiętość 63 m, ciężar w locie 42 000 kg); w lotnictwie wojskowym zaś pojawiają się takie konstrukcje jak TB-3, TB-5 i TB-6. Dalszym samolotem rozwiniętym na podstawie doświadczeń uzyskanych przy budowie tych samolotów był znany TB-7.

TB-5

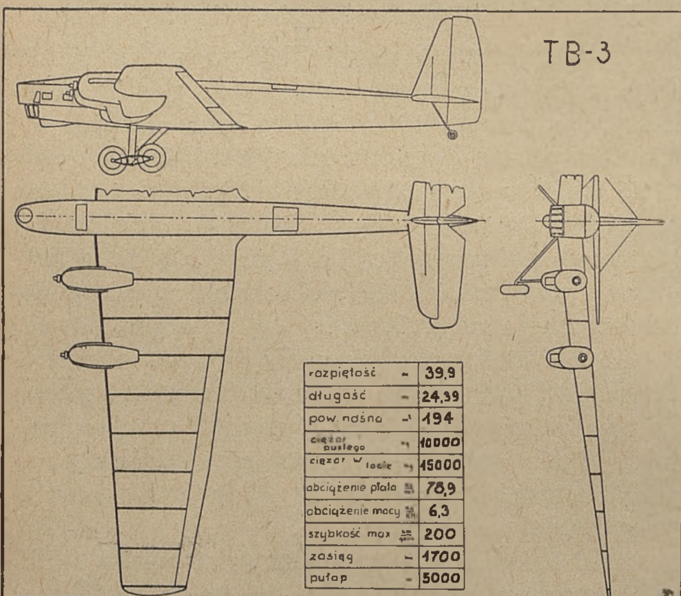
Jest to nowsza wersja samolotu TB-3. Odznacza się lepiej opracowanym kształtem kadłuba oraz normalnym, dwukołowym podwoziem. Samolot ten, wybudowany w 1936 roku, brał udział w licznych wyprawach polarnych. W czasie wojny znalazł zastosowanie podobnie jak TB-3 do transportu spadochroniarzy i rannych.

Konstrukcja: dolnopłat wolnonośny, pokrycie blachą falistą. Kadłub o zklony z przodu, kabina pilota również osłonięta, podwozie trójgoleniowe.

Silniki chłodzone płynem 12-cylindrowe M-34 mocy 1 000 KM.

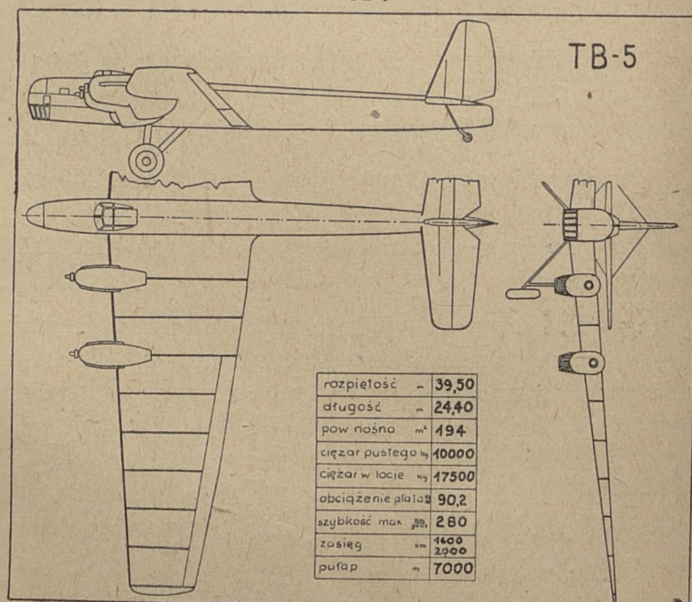
Uzbrojenie składa się z 4 stanowisk ruchomych, podwójnych karabinów maszynowych kal. 7,6 mm. Ciężar bomb 2 000 kg. Załoga 5—6 ludzi.

TB-3

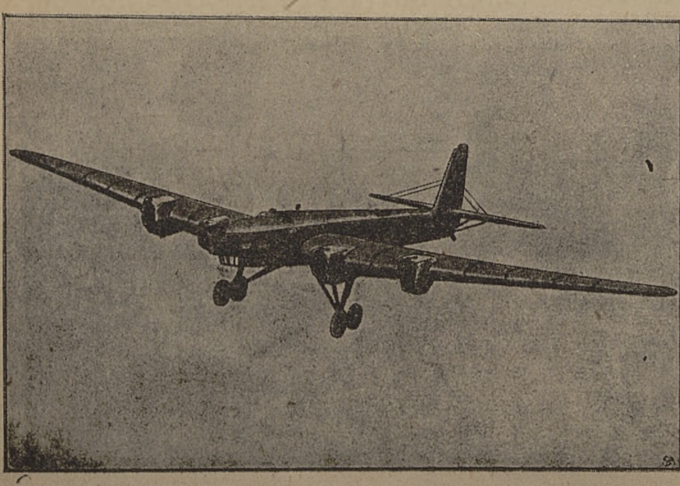


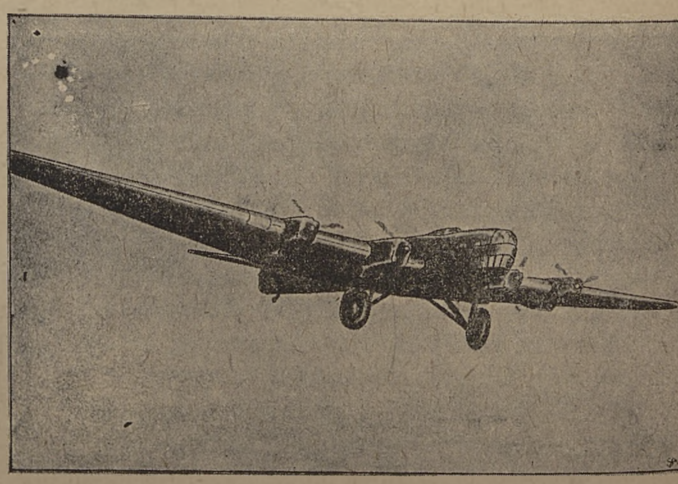
rozpiętość	m	39,9
długość	m	24,39
pow. nośna	m²	194
ciężar pustego	kg	10000
ciężar w locie	kg	15000
obciążenie płata	kg/m²	78,9
obciążenie mocy	kg/KM	6,3
szybkość max	km/godz.	200
zasięg	km	1700
pułap	m	5000

TB-5



rozpiętość	m	39,50
długość	m	24,40
pow nośna	m²	194
ciężar pustego	kg	10000
ciężar w locie	kg	17500
obciążenie płata	kg/m²	90,2
szybkość max	km/godz.	280
zasięg	km	1600 2000
pułap	m	7000





360

TRZYDZIEŚCI LAT WIELKIEGO LOTNICTWA

Czy lubisz Kolego oglądać wielkie uroczystości połączone z pokazami — z lotniczymi pokazami? Czy interesują Cię zdobycze nauki i osiągnięcia techniki na polu lotnictwa? Czy chciałbyś widzieć najnowsze, najszybsze, największe i najekonomiczniejsze samoloty? A może interesują Cię popularne maszyny sportowe, lub samoloty stosowane w gospodarce rolnej, może spadochroniarstwo, może balony lub sterowce?

Wszystko to oglądała ludność stolicy Związku Radzieckiego 18 lipca, w Dniu Lotnictwa Radzieckiego w Moskwie.

Tego roku lotnictwo radzieckie obchodziło swe święto szczególnie uroczyście. Nic dziwnego. Gdy ukończyłeś 16 lat życia, byłeś bardzo dumny i wymagałeś, aby zaliczono Cię do grona dorosłych ludzi. Gdy lotnictwo radzieckie w roku tym obchodziło 30-tą rocznicę swego istnienia — nie było ono dumne z ilości „ukończonych" lat, lecz pokazało wyniki pracy wszystkich narodów Związku Radzieckiego na tym polu.

Podwaliny pod dzisiejszą potęgę lotniczą Związku Radzieckiego kładli tacy uczeni, jak Łomonosow, Mendelejew, czy Ciołkowski. Daremnie borykał się z obojętnością władz i niezrozumieniem Żukowski. Carat nie uznawał, że lotnictwo to nowa potęga, nie doceniał potrzeby badań naukowych. Zacofany przemysł nie mógł produkować skomplikowanych maszyn lotniczych.

Wielka Rewolucja — była i w tej dziedzinie rewolucją zupełną. Już w 1918 roku założono pierwsze lotnicze placówki naukowe — powstał wówczas słynny CAGI — Centralny Instytut Aero-Hydrodynamiczny. Zaczęto szkolić lotników praktyków i techników lotniczych w założonej w tym samym czasie Wojskowej Akademii Lotniczej im. Żukowskiego.

Rozwój przemysłu lotniczego zaczął postępować ogromnymi krokami. Już w 1920 roku skonstruowano w moskiewskiej fabryce lotniczej pierwszy radziecki silnik lotniczy o mocy 200 KM.

Zainteresowanie lotnictwem ogarnęło szerokie masy. W roku 1923 powstało Stowarzyszenie Przyjaciół Floty Powietrznej — instytucja kładąca pomost pomiędzy szerokimi kręgami miłośników lotnictwa, a światem nauki i techniki.

Okres stalinowskich pięciolatek, okres budowy potężnego przemysłu radzieckiego, to zarazem czas nadzwyczajnego rozwoju przemysłu lotniczego. W roku 1939 produkowano już 6,5 razy tyle samolotów, co w roku 1930!

Sportowcy Związku Radzieckiego zdobyli w tym okresie 62 rekordy międzynarodowe!

Dokonano w tym czasie takich wyczynów, jak słynny przelot Czkałowa, Bajdukowa i Bieliakowa nad biegunem północnym. Związek Radziecki wychował takich pilotów, jak Kokkinaki, Gromow, Sierow i wielu innych, których nazwiska znaczą milowe kroki rozwoju lotnictwa światowego.

Lotnictwo komunikacyjne i transportowe osiągnęło w tym okresie niespotykany nigdzie indziej w świecie rozmach. Długość linii „Aerofłotu" wynosiła w 1939 roku 137 000 km.

O tym na jakim poziomie stanęło radzieckie lotnictwo wojskowe świadczy historia drugiej wojny światowej. Już z końcem 1941 roku potrafiło lotnictwo radzieckie zatrzymać ofensywę zjednoczonych sił lotniczych Niemiec, Włoch, Rumunii, Węgier i Finlandii. W bitwie o Moskwę prysła legenda o „niepokonanym lotnictwie niemieckim" — tak samo, jak i legendy o „nieosiągalnych szczytach przemysłu niemieckiego" i o „wyżynach techniki niemieckiej".

Piloci radzieccy dokonali w okresie wojny około 3 milionów lotów bojowych. To znaczy średnio ponad 2 000 lotów dziennie, w przeciągu 1 500 dni.

Przemysł radziecki osiągnął w roku 1944 produkcję 40 000 maszyn rocznie. To znaczy, że ponad 110 maszyn dziennie opuszczało fabryki.

Aby uzmysłowić sobie ten ogrom męstwa, poświęcenia i umiejętności wojskowych pilotów radzieckich przejrzyjmy listy odznaczonych: około 200 000 oficerów, podoficerów i szeregowych lotnictwa odznaczono orderami i modelami. 2 100 lotnikom przyznano zaszczytny tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. 61 spośród nich otrzymało ten tytuł dwukrotnie, a dwom: Aleksandrowi Pokryszkinowi i Iwanowi Kożedubowi przyznano go trzykrotnie.

Po ukończeniu wojny lotnictwo radzieckie wszystkie siły poświęciło pracy pokojowej. Skonstruowano dziesiątki samolotów doświadczalnych, opracowano dziesiątki prototypów nowych, udoskonalonych samolotów komunikacyjnych, transportowych, sportowych i wyczynowych, lepszych, szybszych i ekonomiczniejszych od używanych dawniej.

Lotnictwo radzieckie znalazło zastosowanie we wszystkich dziedzinach życia: w rolnictwie — w walce ze szkodnikami, dla obsiewania z powietrza pól, w geologii — w wykrywaniu pokładów rud, w rybołóstwie — dla zwiadu przed połowami, w kartografii — dla zestawiania dokładnych map przez fotografowanie terenu. Nade wszystko zaś rozwinął się transport i komunikacja lotnicza. W roku 1950 ilość pasażero-przelotów przekroczy dziesięciokrotnie ilość z roku 1940.

Lotnictwo radzieckie jest nierozdzielnie związane z życiem narodów Związku Radzieckiego. Nic więc dziwnego, że Dzień Lotnictwa jest dniem ogólno-narodowego święta.

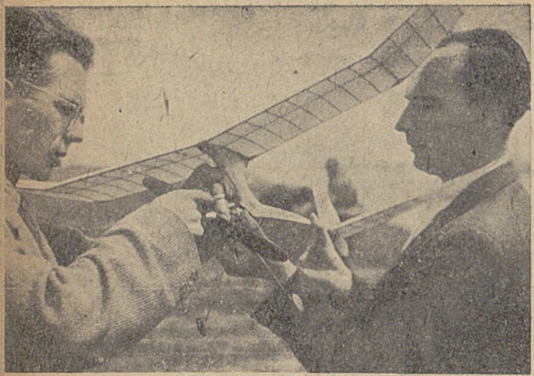
My, lotnicy polscy, znamy dobrze lotników radzieckich, którzy wraz ze zwycięską Armią Radziecką przynieśli nam wolność. Znamy ich jako pełnych poświęcenia instruktorów i doskonałych towarzyszy broni z okresu walki przeciwko wspólnemu faszystowskiemu wrogowi. W dniu Ich święta przesyłamy całemu lotnictwu radzieckiemu serdeczne lotnicze pozdrowienie.

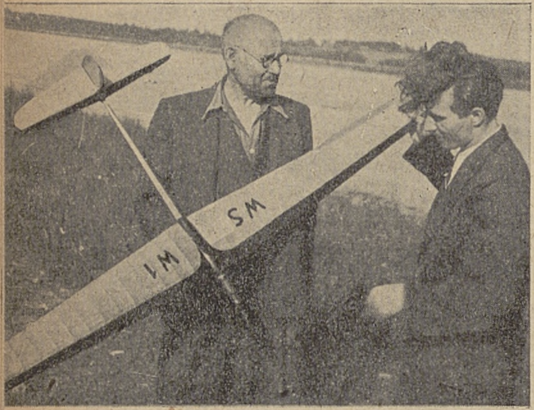
R. U.

XIII OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH

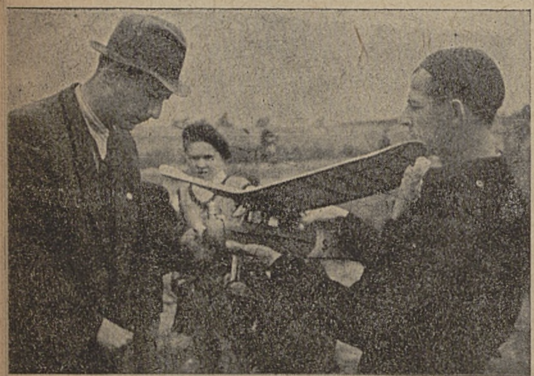
JESZCZE O ZAWODACH

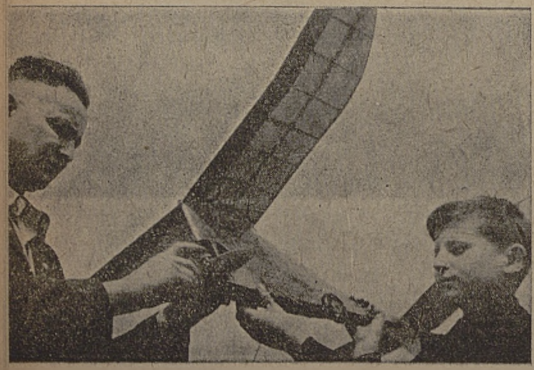
PAWEŁ ELSZTEIN











Pomylić się można bardzo łatwo. Patrząc, na przykład, na model szybowca instruktora Jana Burego powiedziałem wraz z innymi — wykapany „filon"! Tymczasem dopiero po pewnym okresie czasu doszedłem do wniosku, że model ten, wyposażony w „organy i zmieniacz na dwanaście płyt", jak się ktoś dowcipnie wyraził — jest jednak oryginalną konstrukcją Burego.

Wydawał się tylko naśladownictwem, ale trzeba wiedzieć, że na przykład większość nowoczesnych myśliwców mało się „na oko" od siebie różni.

Piszę tych kilka słów o modelu Burego, gdyż rozmówki krążące po katowickim lotnisku mogły czynić Buremu krzywdę, a przecież ma on wiele zasług dla małego lotnictwa.

Trzynaste ogólnopolskie zawody zgromadziły 154 modele na starcie. Mogłoby wyłonić się pytanie. Czy modele te lepsze od tych z 1947 roku?

Bez wątpienia. Rok bieżący przyniósł małemu lotnictwu wiele zmian na lepsze. W tym roku widać było na wykonanych modelach pracę modelarzy nie tylko fizyczną, ale przede wszystkim umysłową.

Na zawodach większość modeli była malowana na kolory dobrze widoczne (widać nauki z SiM-u). Również więcej uwagi zwrócono na swoiste piękno kształtów w modelach szybowców (np. „Orlik" Jastrzębskiego) łącząc je z celowością.

W kategorii szybowców wyczynowych bezkonkurencyjnym był Władysław Niestoj z olbrzymim szybowcem „Zew", którego szkic zamieszczaliśmy w ubiegłym roku. Trzeba dodać, że „Zew" został przekonstruowany, gdyż kolega Niestoj jest na tyle ambitny, że każdy zeszłoroczny model uważa za stary, bo rozumie, że lotnictwo chce ciągle coś nowego.

Gdy rozmawiałem z inż. Horejsym, zwrócił uwagę, że „u Was w Polsce bardzo dużo buduje się modeli własnej konstrukcji". Te słowa uważam za wielką pochwałę, gdyż zagranicą lubią budować seryjnie modele według standartowych planów.

Każdy model obecny na zawodach miał w sobie coś właściwego, danego konstruktora. Wycyzelowane modele Deglera ściągały stale tłumy widzów. Z zamkniętymi oczyma poznać było można modele warszawiaków, czy krakowiaków. Największy wybór był naturalnie wśród szybowców, ale i jakość gumówek czy silnikowych była na wysokim poziomie. Nowy regulamin pozwolił na smuklejsze i dłuższe kadłuby, toteż wiara pakowała w nie po „kilogramie" gumy.

Krajowa guma, mimo że angielskiej było również na funty, dominowała. Przeszliśmy zdecydowanie w tym roku na „parasole", tak w gumówkach jak i silnikowych.

Pierwszy raz po wojnie brały udział modele redukcyjno-latające. Różne Hurricane, własne pomysły itd. Bardzo solidnie wykonane i komisja miała wiele kłopotu zanim... nic nie rozstrzygnęła.

W tym miejscu chciałbym wyjaśnić młodszym modelarzom, co to jest model redukcyjno-latający, według określenia komisji zawodów:

Jest to model samolotu, a więc możliwie dokładne odtworzenie danego samolotu w odpowiedniej skali, zaopatrzony w napęd gumowy. Natomiast często stosowany

Na zdjęciach od góry:
1) *Zwycięzca we wszystkich konkurencjach, Władysław Niestoj, miał na starcie mechanika, kolegę Brelskiego.*
2) *Małe lotnictwo ma również wielu dużych wyznawców. Instr. Wł. Skalacki miał zawsze dobry humor.*
3) *Za chwilę start! Stefan Kopacik z ekipy czechosłowackiej „grzeje" swojego Atoma.*
4) *Tu mają głos instruktorzy. Sam instr. Mejer pomaga zapuścić silnik w modelu Mędrzeckiego (Gdańsk).*
5) *Gdy silnik zaczyna pluć, to i właściciel jego się denerwuje. Dlatego na zdjęciu instr. Maleczek ma taką kwaśną minę.*

termin „na wykonanie", może obejmować wszystkie bez wyjątku modele zgłoszone do konkursu „elegancji wykonania".

Sądzić należy, że w przyszłych zawodach i dział „na wykonanie" znajdzie sobie więcej miejsc na listach nagród.

Omawiając modele od strony technicznej trzeba przyznać, że istotnie „balsa rośnie w Polsce", bo 50% modeli było z niej wykonanych. (Skąd oni to biorą, dziwili się nawet Czesi. Ano! Ano!).

Wyposażenie silnikowców stanowiły czeskie Atomy (tak na znak przyjaźni i sojuszu), Gado 5, amerykańskie Ohlsson i OK, i jeden angielski „ED". Poza tym kilku miało stare „Kratmo" i... dwa silniki Górskiego.

Nie wszystkim właścicielom wróciły cenne silniczki do domu. Już po zawodach kolega Michalski stracił model łącznie z silnikiem. Taki to los modelarza. A żona mówiła: „nie puszczaj Jasiu modelu za wysoko!". Nie usłuchał i pewnie burę w domu dostał...

Pomimo wszystko „stary" Michalski pokazał nam ładne modele i ładne loty. Modele miały znaki: „SiM I" i „SiM II". To chyba przez sympatię dla nas.

* * *

Nasi czescy koledzy przywieźli trochę modeli ze sobą. Modele mieli opracowane bardzo starannie i celowo. W przeciwieństwie do naszych modelarzy, Czesi wyzbyli się leku przed profilami laminarnymi i prawie wszyscy stosowali je w konstrukcji skrzydeł, a nawet śmigieł modeli silnikowych (o 30 procent większy ciąg niż przy śmigle normalnym).

Najlepiej latały modele Kapacika i Husicki. Oba o układzie „parasola".

Wymiana doświadczeń pomiedzy Czechami i Polakami, sądzić należy, wyszła obu stronom na dobre.

* * *

Z podpatrzonych na starcie tajemnic można by wymienić pomysłowy sposób kręcenia gumy. Sposób ten polega na tym, że gumę wkłada się do kadłuba podwójnie złożoną (2,5 do 3 długości kadłuba) a następnie skręca się, co przedłuża znacznie jej pracę.

Większość modeli posiadała profile cienkie, ptasie. Szybowce wyposażone były w sterowanie na krążenie, automatycznie działające po odczepieniu się holu. Sposób ten w dużej mierze zapobiegał zaginięciu wielu modeli.

Dążenie do doskonałości widać było na każdym kroku, choćby w pomysłowym składaniu skrzydeł czy stateczników.

Najgorzej było z samowyzwalaczami w modelach silnikowych. Spotykało się najrozmaitsze rozwiązania: od budzików własnej roboty do precyzyjnych kupnych.

Kolega Niestoj zastosował zamiast wyzwalacza bardzo nieskomplikowany, ciekawy sposób. Od kroplomierza, który tworzy właściwy zbiornik, biegnie do gaźnika rurka gumowa. Zbiorniczek ten (kroplomierz), umieszczony na piramidce kadłuba, posiada skalę pozwalającą na obserwację spalania się mieszanki.

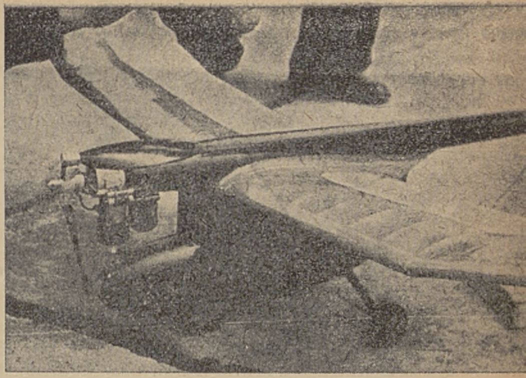
Śmigła w gumówkach były przeważnie jednołopatkowe, składane. Wśród modeli silnikowych tylko „Pelikan" Deglera miał składane śmigło.

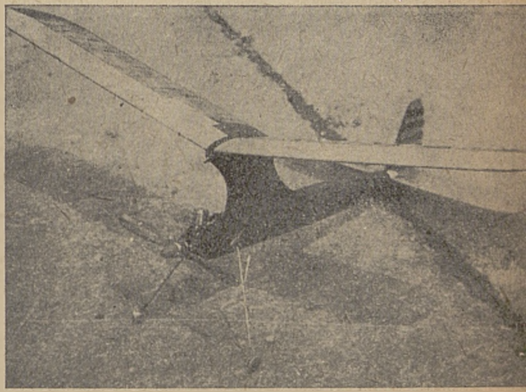
Modeli o nie normalnym układzie było kilka, wśród nich wyróżniał sie szybowiec-kaczka kolegi Janeczka z Chorzowa i „Delta" Komudy z Warszawy.

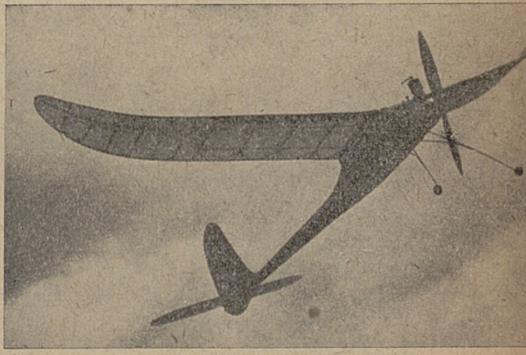
Obserwowałem wiele ładnych modeli szybowców, które jednak nie potrafiły wyzyskać pełnej długości holu. Z jednej strony było to winą holujących a z drugiej, tej ważniejszej, nieumiejętnego zamocowania haczyka startowego... (!) (Temat ten jednak wymaga specjalnego omówienia).

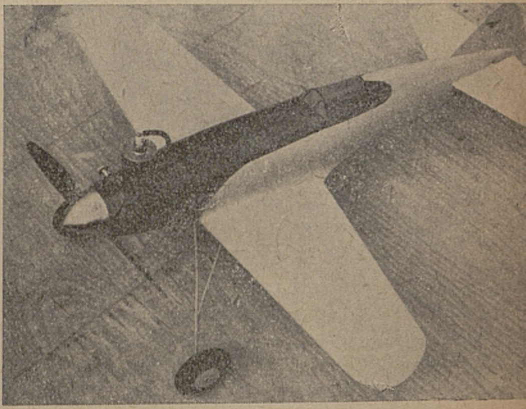
Jednym słowem: XIII Ogólnopolskie Zawody modeli latających to wynik rzetelnej pracy naszych modelarzy. Wynik pracy w okresie minionych trzech powojennych lat.

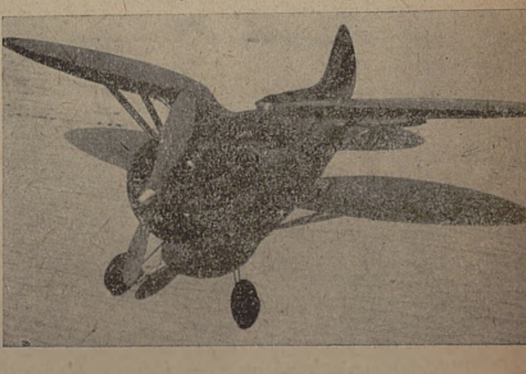
Małe lotnictwo dobrze startowało w tym roku!











Na zdjęciach od góry:

1) Jedyne zdjęcie w Europie! Fragment części silnikowej słynnego „Pelikana". Początkujący modelarze, patrzcie i uczcie się, jak wykonywać modele.

2) SIM - 1. Model, który uciekł Janowi Michalskiemu. Zdjęcie to zrobiono na moment przed „ucieczką".

3) Konstruktor silników Kazimierz Wodniczak długo opierał się zanim pozwolił sfotografować swój model. A oto on.

4) Myśliwiec Bolesława Deglera, jako model na uwięzi.

5) Nawet laik powie, że to chyba P-11. A tymczasem tylko model na uwięzi konstr. St. Maleczka.

DZIĘKUJĘ W IMIENIU SŁUŻBY!

RUDOLF URICH, por. obs.

Cztery lata temu na skrawku ziemi polskiej wyzwolonej spod niemieckiej okupacji, PKWN ogłosił manifest, który się stał podstawą rozwoju naszego państwa. Lecz aby go można było wprowadzić w życie, trzeba było wyzwolić nasz kraj, wywalczyć każdą piędź ziemi, wydrzeć każdą wioskę i każdy kamień przydrożny z rąk hitlerowskich zaborców. Urzeczywistnić mogła to jedynie potęga, która nietylko górowała siłą i morale swych ludzi nad armiami brunatnych Wandalów, lecz która znała cenę wolności i wolność tę niosła drugim. Był nią Związek Radziecki. Była nią Armia Radziecka.

Nie znaczy to jednak, że czekaliśmy na wolność z założonymi rękoma. Najaktywniejsza część społeczeństwa pod przewodem podziemnej Krajowej Rady Narodowej rozumiała, że walczyć o niepodległość kraju, to znaczy współdziałać z potężną siłą wyzwoleńczą, idącą od Wschodu. Niszczył więc transporty i linie komunikacyjne wroga — żołnierz polskiej partyzantki ludowej. Żołnierz polski walczył ramię przy ramieniu z żołnierzem radzieckim. Lotnik polski skrzydło w skrzydło z lotnikiem radzieckim zdobywali przewagę nad Luftwaffe.

Rocznica naszej niepodległości jest więc rocznicą wielkiego wkładu naszego sojusznika radzieckiego w sprawę naszej wolności a także rocznicą wspólnego wielkiego czynu zbrojnego.

Bohaterstwu tych wielkich dni, codziennemu znojowi radzieckiego i polskiego żołnierza winniśmy w pierwszym rzędzie złożyć hołd za to, że dziś możemy w wolnej Ojczyźnie święcić triumfy pokojowej pracy.

Poniżej zamieszczamy opowiadanie z walk lotnictwa radzieckiego w okresie ofensywy nad Wisłą, ofensywy, która doprowadziła ostatecznie do zatknięcia zwycięskiego sztandaru w legowisku wroga, w Berlinie.

— Sandomir, Kleczanow, Włostow, Opatow... Czort waźmi, Wasia! Od wczoraj się uczę tego rejonu i nic! Nijak nie mogę zapamiętać.

Wasia właśnie przeciągał się na stołku, zdradzając znacznie większą ochotę do drzemki niż do studiowania ogromnej mapy, popstrzonej różnokolorowymi liniami i najrozmaitszymi znaczkami. Nic dziwnego. Zerkający spod stosu papierów i map A Cz Ch O.— zegar lotniczy (dosłownie Awiacionnyje Czasy Chronometr z Obogrewom) pokazywał już dziesiątą. Od piątej rano, a więc od 17 godzin cały personel słynnego gwardyjskiego pułku myśliwców pod dowództwem Bohatera Związku Radzieckiego Aleksandra Pokryszkina był na nogach — nie, mylę się, można bez przesady powiedzieć że na skrzydłach. Był to właśnie dzień przebazowania na nowy punkt, bliższy linii frontu. Zmniejszyć odległość od pozycji wroga — znaczyło dokonać więcej nalotów, znienacka zjawiać się nad przeciwnikiem nękać go z całych sił, pełną mocą swych cekaemów i działek pokładowych, pomagać piechocie walczącej o sandomierski przyczółek.

Lecz aby latać i bić wroga, trzeba dobrze znać okolicę, trzeba wyuczyć się „rejonu" na pamięć! Mimo zmęczenia, pochylają się więc zielone mundury zdobne w naramienniki, dumnie błyszczące lotniczą muszką nad mapami i znów słyszymy:

— „kurs na Opatow 300°..."

Zaskrzypiały drzwi.

Towarzyszu kapitanie! Lejtnant Osipienko melduje się z komunikatem meteorologicznym.

— Dawaj, dawaj druh!

Niestety! Twarze rozbłysłe na chwilę uśmiechem zainteresowania spowiła chmura troski. Niebieską mapkę meteorologa pokrywały gęsto rozsiane brzydkie znaczki mgły. Właśnie na ich terenie działania musiał osiedlić się ten paskudny niż barometryczny. I jak okiem sięgnąć, opady i mgły.

Ot i pogoda! Ani nosa jutro nie wystawisz! A fryce siedzą dwa kroki od nas i aż się proszą, żeby ich choć trochę poczęstować pociskami z broni pokładowej i ich własnymi bombami, które zostawili w czasie odwrotu.

* * *

Dziewiąta rano. Mokry świat spowity w mokry i co najgorsze nieprzezroczysty kożuch mgły. Daremnie wysuwać naśliniony palec! Żaden wiaterek litościwy nie zdmuchnie tej pierzyny.

A tuż pod bokiem gruchocą karabiny, towarzysko hukają działka, terkocą silniki czołgów.

Może jednak się przejaśni? Kpt. Łukińskij i starszy lejtnant Wasyl Gonczarow stoją niezdecydowanie pod domem sztabu. Opodal kręcą się mechanicy, przygotowując do lotu śmigłe „Jaki".

Poletim — nie poletim — rozważają piloci.

Od samochodu - radiostacji zbliżają się szybkim krokiem trzy postacie — płk. Pokryszkin, jego zastępca i szef sztabu.

Aha! Nowe wiadomości!

W chwilę później ciekawe oczy oficerów śledzą za przesuwającymi się na sztabowej mapie znaczkami czołgów, zgrupowań wojsk, przepraw.

Oni — czołgiści, piechurzy, artylerzyści działają, a my, lotnicy, siedzimy! Okropne!

— Towarzyszu pułkowniku! Pozwólcie polecieć! Choć trochę! Choć jeden czołg niemiecki rozbić!

— Niet! Był rozkaz — to wystarczy! Leci tylko dwu najlepiej przygotowanych do lotów ślepych. Tylko bez żadnych wariactw! Przeprowadzić rozpoznanie w wyznaczonym rejonie i natychmiast wracać!

Kogo z nich łaskawy los wybierze. Wszyscy przecież tak by chcieli, każdy na pewno sobie poradzi!

— Leci kpt. Łukińskij i starszy lejtnant Gonczarow.

* * *

W tyle została ciemna linijka Wisły. Dwa samoloty znajdują się jakby w podwójnym lejku. Dokoła mleko. U góry jaśniejszy krąg martwego nieba, u dołu wycinek mapy. O, właśnie tu skręca na północny-zachód żółtawa szosa. Z lewej strony parę domków — to stacja kolejki wąskotorowej. Z prawej strumyk, podobny raczej do szeregu kałuż wśród brudnego, tającego śniegu. Trochę dalej na wschód mały lasek.

— Co to? Lasek się rusza? Nie, chyba zdawało się...

„Jak" kpt. Łukińskiego skręca na kurs 60°. Wasia naśladuje manewr swego dowódcy.

W tajemniczym lasku leży kilka zrąbanych drzew. O! Korona jeszcze jednego nagle pochyliła się! Przez wyrąb widać żółtą glinę rozkopanej ziemi — a na boku czarne cielsko czołgu przygotowuje się, aby wleźć do okopu. Obok drugi, już umajony gałązkami dla niepoznaki, i trzeci, i piąty!

— „Wołga, Wołga, Wołga, ja Sokoł 3, ja Sokoł 3... kwadrat 6, 3 km N-W od punktu 248, skupienie czołgów, około 10..."

Po pięciu minutach, wracając z szerokiej pętli, „Sokół 3" zauważył cztery fontanny ziemi na skraju lasku. W chwilę później znów serię wybuchów — tym razem już w celu.

* * *

Droga powrotna zapowiadała się nieciekawie. Mgła, zamiast rzednąć, gęstniała. Poczciwa strzałka radiokompasu, jak zawsze, droczyła się z kapitanem. Dał prawą nogę — ona w prawo, dał lewą — ona w lewo. A zmniejszyć czułość odbiornika, to się zdaje, że w ogóle się nie rusza.

Wtem zatrzeszczało w słuchawkach: „Kapitanie, patrzcie na las na prawo".

Z welonu mgły wygląda coś ciemnego na brudnym śniegu u skraju lasku. Ciemna plama. Obok kilka rozwidlających się dróżek. Prowadzą do pięciu regularnych wnęk w lesie — lotnisko, samoloty.

Jak pająki, skryte wśród wałów ochronnych nieruchome, starają się ujść uwadze przelatujących. Trudno rozpoznać ich łaciate cielska wśród plam terenu. Stoją w zdumieniu, że w taką pogodę można latać!

Niedługo będą się dziwić. „Jakowi" znudziło się widocznie „chodzić" na wysokości 300 metrów. Opuścił nos, zadarł ogon i leci pod kątem 60° do horyzontu. Wtem z obydwu skrzydeł i z kadłuba odrywają się czerwonawe paciorki i suną na spotkanie ziemi.

Jest! Właśnie tam! Błysk, dym, biegają maleńkie mrówki — ludzie. Podobne do poprzednich czerwone koraliki pocisków smugowych tym razem odrywają się od ziemi i daremnie szukają dwu myśliwców. Nad nitkami dróg, muskając prawie korony drzew, dwa „Jaki" po omacku przylatują na własne lotnisko.

— Towarzyszu pułkowniku! Wykryte skupienie czołgów i lotniska wroga. Samoloty ostrzelane. Jeden z nich zniszczony. Nasze maszyny w porządku.

— Dziękuję w imieniu służby!

NIE TYLKO

MAŁEGO LOTNICTWA

O Eliminacyjnych i Ogólnopolskich Zawodach tegorocznych już pomału zapominamy. Tak szybko czas ucieka. Po zawodach pozostało nieco zadrukowanych kart papieru i zdaje się nieco — fotografii. O tych ostatnich chcę właśnie pisać.

Fotografia jest najlepszym dokumentem wykonanej pracy. Fotografujemy nasze modele od kolebki aż do — rozbicia. Nie wierzmy przesądom, że fotografowanie przed startem przynosi pecha.

Jestem zdania, że każda modelarnia powinna obowiązkowo prowadzić album własnej działalności, gdzie, oprócz dokumentarnych zdjęć wesołej grupy na wycieczce, powinny się znaleźć dokładnie opisane zdjęcia wszystkich wykonanych modeli. Album tego rodzaju, przypuszczam, prowadzi bardzo mało modelarni. A jeżeli prowadzi, to bardzo niesystematycznie — z wielomiesięcznymi przerwami. Może się mylę?!

Jakaż piękna kronika powstaje po pewnym czasie w takim albumie. Sądzę, że kol. kol. kierownicy wezmą sobie tych kilka słów do serca...!

* * *

Drugim punktem porządku naszej kroniki będzie sprawa silników. Tak, tak, z tym trzeba zrobić porządek. Kto właściwie buduje silniki modelarskie oficjalnie. Piszę „oficjalnie“, gdyż pod słowem tym należy rozumieć uregulowaną produkcję według oficjalnych zamówień przez Ligę czy Departament.

Do chwili obecnej nie wybrano żadnego typu silnika z przeznaczeniem na seryjną, w pełnym tego słowa znaczeniu, produkcję. Największy czas sądzę, aby ktoś się tym zajął. Inż. Dziulak, Wodniczak, Gadomski czy Górski chętnie na ten temat z kimś porozmawiają...

* * *

W jednym z dzienników warszawskich przeczytałem notatkę Filmu Polskiego, że do nowego filmu „Ulica Graniczna“ potrzebny będzie samolot, a więc „jeden z wojskowych, czy cywilnych samolotów zostanie przemalowany i zaopatrzony w odpowiednie znaki“. Gdy tylko to przeczytałem, to się okropnie przestraszyłem. Bo wyobraźcie sobie, że filmowcy przemalują „kukuruźniaka“ i zaopatrzą go w swastyki i kto wtedy domyśli się, że to nie niemiecki samolot?

Boję się tego. Jeszcze raz się boję za siebie i za „Film“, żeby tak nie wpadł, jak z „Ostatnim Etapem“, gdzie w scenie końcowej, obrazującej zwycięstwo, widać dziesiątki dwusilnikowych bombowców typu — Heinkel 111.(!)

Naturalnie, mało kto z widzów zorientował się, ale wszyscy lotnicy, od najmłodszego modelarza począwszy, wiedzieli, że te samoloty to niemieckie.

Stąd wniosek, że wszelkiego rodzaju poczynania lotnicze nielotników, winny być przedstawiane bądź w Dowództwie Wojsk Lotniczych, bądź w odpowiednim Departamencie Ministerstwa Komunikacji. Racja, czy nie?

* * *

Każda i każdy z Was słyszał o mrówkach i pszczołach i orientuje się, jakie wyniki daje praca zespołowa. Mówię o tym dlatego, że gdyby od początku bieżącego roku, każdy z umiejących trzymać pióro w ręku, napisał coś dla lotnictwa (małego naturalnie), to byśmy w chwili obecnej mogli wydać kilka tomów ładnych książek fachowych.

Ale stara melodia. Nie ma czasu, pieniędzy i zdaje się — chęci!

Piszcie, Kochani Koledzy, bo czas ucieka a następcy będą Was przeklinać, że im nic w spadku nie zostawiliście.

* * *

PS — Modelarze zapytują za moim pośrednictwem Wydział Wydawniczy „Prasy Wojskowej“, co się stało z książką „Modele Latające“ Miklaszewskiego. Czy wyjdzie kiedyś?!?

Obserwator

Uwaga konstruktorzy małego lotnictwa!

Wydział Modelarstwa Lotniczego L. L. zawiadamia o przedłużeniu terminu konkursu na projekty modeli latających. do dn. 1 września b. r. Szczegóły konkursu w Nr 16 SiM-u.

KURS INSTRUKTORÓW MODELARSTWA

Dyrekcja Naczelna Ligi Lotniczej zawiadamia, że w czasie od 2 do 31 sierpnia br. zostanie przeprowadzony w Warszawie Kurs Instruktorów Modelarstwa Lotniczego.

Kurs przewiduje wyszkolenie instruktorów modelarstwa lotniczego dla potrzeb przede wszystkim tych Okręgów Wojewódzkich Ligi Lotniczej, w których modelarstwo lotnicze nie zostało jeszcze należycie rozwinięte.

Okręgi Wojewódzkie LL winny delegować na kurs w pierwszym rzędzie modelarzy i nauczycieli robót ręcznych, którzy prowadzą już modelarnie lotnicze, a nie posiadają wyszkolenia i uprawnień instruktorów modelarstwa lotniczego, jak również z tych miejscowości, gdzie istnieją specjalnie sprzyjające warunki dla rozwoju modelarstwa lotniczego.

Szczególną uwagę należy również zwrócić na delegowanie kandydatów spośród członków organizacyj młodzieżowych.

Kurs obejmować będzie wyszkolenie teoretyczne, metodykę szkolenia i zajęcia praktyczne w szerszym zakresie, niż jest to przewidziane dla Przodowników Modelarstwa Lotniczego i ma na celu przeszkolenie nowych kadr instruktorów odpowiednio przygotowanych do całkowicie samodzielnego prowadzenia pracy modelarskiej w terenie.

Warunki przyjęcia

Na Kurs mogą być przyjęci: 1) Przodownicy Modelarstwa Lotniczego, posiadający ukończony kurs; 2) bardziej zaawansowani modelarze; 3) nauczyciele robót ręcznych; 4) modelarze, prowadzący samodzielnie modelarnie, a nieposiadający wymaganych uprawnień instruktorskich.

Zasadniczo kandydaci na Kurs winni mieć ukończonych 21 lat. W wyjątkowych jednak wypadkach mogą być przyjęci kandydaci w młodszym wieku.

Pożądanym jest, by kandydaci na Kurs posiadali przeszkolenie w pilotażu szybowcowym lub silnikowym względnie ukończyli kurs spadochronowy II-go stopnia.

Ze względu na niedużą i ściśle ograniczoną ilość miejsc na kursie przyjmowani będą w pierwszej kolejności kandydaci bardziej zaawansowani.

W wypadku gdyby Okręgi Wojewódzkie LL posiadały kandydatów specjalnie wartościowych i niezbędnych dla prowadzenia modelarstwa na ich terenie, winny to pisemnie wyczerpująco umotywować przy zgłoszeniu.

Zgłoszenia

Zgłoszenia na Kurs należy nadsyłać na adres Dyrekcji Naczelnej Ligi Lotniczej w Warszawie, ul. Nowogrodzka 49 *w nieprzekraczalnym terminie do dnia 26 lipca br.*

Do zgłoszeń (podań) na Kurs należy podać dokładny adres kandydata oraz załączyć następujące dokumenty: 1) własnoręcznie napisany życiorys ze szczególnym uwzględnieniem posiadanego wyszkolenia i praktyk w modelarstwie i lotnictwie; 2) poświadczony odpis dowodu stwierdzającego datę i miejsce urodzenia; 3) poświadczone (przez placówkę LL, Aeroklub lub organizację młodzieżową) odpisy dokumentów z posiadanego wyszkolenia i praktyk modelarskich i lotniczych; 4) 2 fotografie w formacie legitymacyjnym.

Kandydaci, którzy nadeślą w terminie zgłoszenia wraz z wymaganymi załącznikami, *po otrzymaniu z Dyrekcji Naczelnej LL zawiadomienia o przyjęciu na Kurs, winni zgłosić się w Dyrekcji Naczelnej LL w Warszawie, ul. Nowogrodzka 49, w dniu 2 sierpnia br. w godzinach rannych.*

Zakwaterowanie i wyżywienie

Kurs odbędzie się na koszt Zarządu Głównego LL.

Uczestnicy Kursu otrzymają bezpłatnie: zakwaterowanie, wyżywienie, szkolenie oraz materiały do budowy modeli.

Uczestnicy winni przywieźć ze sobą: koce, bieliznę pościelową, oraz bieliznę osobistą na cały okres trwania kursu, jak również fartuch lub ubranie robocze do modelarskich zajęć warsztatowych.

Przejazdy

Dyrekcja Naczelna LL nie posiada żadnych zniżek na przejazdy.

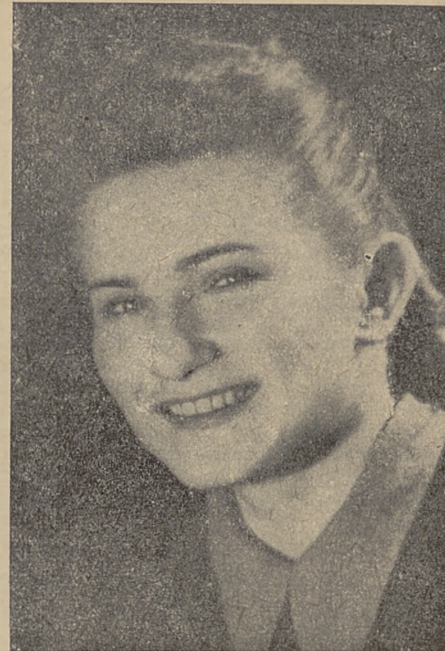
Kandydaci zgłaszający się indywidualnie winni pokryć koszty podróży z własnych funduszów.

W wypadku gdy zgłoszenia przesyłane będą za pośrednictwem Okręgów Wojewódzkich LL, koszty podróży winny być pokryte przez zainteresowane Okręgi LL.



Irena Kempówna

DWIE IRENY DWA REKORDY



Irena Przymanowska

W ostatniej chwili przed oddaniem numeru do druku otrzymaliśmy z Żaru następujący radosny telegram:

„ŻAR, NIEDZIELA, DWA KOBIECE REKORDY POLSKI STOP KATEGORIA DRUGA — SZYBOWCE DWUMIEJSCOWE — IRENA KEMPÓWNA PILOT I IRENA PRZYMANOWSKA PASAŻER, SZYBOWIEC ŻÓRAW, CZAS LOTU DZIESIĘĆ GODZIN TRZYDZIEŚCI JEDEN MINUT, WYSOKOŚĆ OKOŁO 1 200 METRÓW, LĄDOWANIE O ZMROKU, DZIURZYŃSKI."

Z bliższymi szczegółami zapoznamy naszych Czytelników w następnych numerach.

Uwaga! Junaczki P. O. „Służba Polsce", uczestniczki pierwszego kobiecego kursu szybowcowego S. P. na Górze Osona!

Dwa rekordy kobiece, w chwili gdy zaczynacie kurs, to specjalnie korzystny znak dla Was. NIECH ŻYJĄ POLSKIE PILOTKI!

POCZTA LOTNICZA

Ob. MICHALIK WIESŁAW, *Górka, p-ta Trzebinia* — Nadesłany artykuł wcale niezły — jednak zbyt ogólnikowy. Na razie do druku nie pójdzie. Nie zniechęcajcie się i piszcie dalej. Radzimy przy tym dużo czytać. Z współpracy chętnie skorzystamy. Za szczere życzenia dziękujemy.

Ob. JAN K. z *Sosnowca* — Na list otrzymacie na pewno odpowiedź — trochę cierpliwości. Szkolenie lotnicze młodzieży odbywa się tylko w ramach PO „Służba Polsce".

Ob. KAŹMIERUK PIOTR, *Terespol nad Bugiem* — Skoro nie otrzymaliście jeszcze odpowiedzi z SWL — PO „Służba Polsce", w sprawie złożonego podania na kurs mechaników, prawdopodobnie podanie Wasze zostało odrzucone. Napiszcie jeszcze raz list.

Ob. BANACHOWSKA JANINA, *Zbylitowska Góra* — Cieszymy się, że werbujecie nam nowych prenumeratorów. „Akcja 300" trwa nadal. Życzymy sukcesu w dalszej „walce". O tym, kto pójdzie na szkolenie lotnicze w przyszłym roku w ramach PO „Służba Polsce" napiszemy w odpowiednim czasie. Artykuły z dziedziny konstrukcji samolotów będą się ukazywały co pewien czas w SiM-ie. „Wolnonośny" — to płat, pozbawiony zewnętrznych usztywnień, jak zastrzały, linki itp.

Ob. NATALLI KAZIMIERZ, *Chorzów* — Spostrzeżenie Wasze słuszne. W numerze 28 (108) SiM-u na str. 338 w artykule pt. Piloci NAL strajkują zaszła pomyłka. Miejscowość Miami nie leży w Kalifornii, a na Florydzie, co niniejszym prostujemy.

Ob. BIENIAWSKI JANUSZ, *Jelenia Góra* — Po ukończeniu Liceum Lotniczo-Mechanicznego otrzymuje się świadectwo dojrzałości i tytuł technika. Po ukończeniu tej szkoły na wydziałach lotniczych Politechniki nie odpada żaden rok studiów. Warunki przyjęć są te same, jakie podawaliśmy w Nr 4 SiM z 1947 roku.

Ob. MAJERCZYK KRYSTYNA, *Pszczyna* — Szkolenie szybowcowe I i II stopnia w ramach PO „Służba Polsce" dla dziewcząt odbywa się w tym roku w szkole na górze Osona pod Częstochową. Szkoła czynna jest od 15 lipca br. Do III stopnia szkolić się będą dziewczęta razem z chłopcami w szkołach żaglowych, które są obecnie czynne.

Ob. Ob. BORYSOWICZ JERZY, *Radom* — J. M., *Poznań* — Wszelkie mapy można nabyć w Głównej Księgarni Wojskowej — Warszawa, Aleja I Armii, lub w Wojskowym Instytucie Geograficznym — Warszawa, Aleje Jerozolimskie 55.

Ob. PYRLIK FRANCISZEK, *Bieńczyce* — Wysyłkę pism rozpoczęliśmy. Z współpracy chętnie skorzystamy. Przesyłamy pozdrowienia.



Próby z napędem rakietowym

Redaktor Naczelny: JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr **Redaktor Odpowiedzialny: WINDHOLZ ALFRED, kpt.**

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4. Tel.: 88 350-02. Adres Kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł, półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł; ULGOWA PRENUMERATA dla jednostek W.P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie — 125 zł; półrocznie — 230 zł; rocznie — 420 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Nr 839 Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk." Nr 2, Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-55813

368

Cena 15 zł